Strămoșii automobilului

AMEDEE BOLLE

PIONIERII

FERNAND FOREST

sportului cu motor

Automobilismul a luat, în timpul din urmă, un avânt ce nu poate fi egalat de progresele realizate în alte domenii. In străinătate mai mult, la noi în țară mai puțin, automobilul cucerește mereu adepți și, chiar dacă cei mai mulți îl utilizează ca mijloc de locomoțiune, aportul lui nu trebue desconsiderat.

Astăzi, între două treburi cari îți solicită prezența pe stradă, observi o activitate motorizată care se intensifică în fiecare zi. Pe stradă unde automobilul este „rege", întâlnești zilnic: taxi-uri, trăsuri de livrare, mari camioane de transport, mașini particulare utilizate de proprietarii lor spre a scurta distanțele, autobuze, etc. toate înzestrate cu motoare cu explozie cari au atins o perfecțiune de nimeni bănuită acum o jumătate de secol.

Automobilul a făcut progrese uimitoare dar marii constructori nu au depus armele. Ei continuă să lucreze ca albinele neobosite spre a-i aduce noui îmbunătățiri și, mai ales, spre a da la iveală mașina populară, menită să fie la îndemâna oricui.

Industriile străine fac eforturi considerabile în vederea unor cât mai bune reprezentări și lupta pentru triumful final se dă atât în birouri cât și pe teren. Inginerii și marii ași ai volanului se străduesc să scoată din mașinile pe cari le construesc sau le conduc, maximum de randament, nu atât pentru popularizarea vitezei, cât pentru găsirea formulei capabile să dea cele mai bune rezultate în legătură cu simplitatea, confortul și prețul de vânzare. De cele mai multe ori, performanțele de pe teren rămân simple spectacole destinate să satisfacă exigențele publicului dornic de senzații. Aceste performanțe însă, sunt traduse, în birouri, în învățăminte folositoare, cari colaborează, împreună cu calculele, la realizarea progreselor tot mai vizibile în ultimii ani.

UN ISTORIC IN CÂTEVA RÂNDURI

Spre a ajunge în starea prosperă de acum, automobilul a pus la serioasă contribuție pe marile genii ale secolului trecut.

Deși se pare că strămoșul actualei limuzine somptuoase este opert unui englez s'a căzut de acord a se considera Franța drept leagănul automobilului.

Inainte ca motorul cu explozie să-și facă apariția spre a câștiga pe toată lumea, au existat trăsuri cu motoare cu aburi, cari au mai funcționat și după brevetarea primului motor cu explozie.

La baza automobilismului este incontestabil că stă principiul motorului în patru timpi, pentru care primul brevet a fost acordat în 1862 francezului Beau de Rochas. Dar se pare că principiul se datorește unui german care nu și-a brevetat însă invenția decât 15 ani mai târziu.

Mai este însă de remarcat că numele lui Beau de Rochas în Franța și cel al germanului în Germania, sunt foarte puțin cunoscute, în timp ce alte țări și-au sărbătorit inventatorii cu fast deosebit.

MARII PRECURSORI

Dar, dacă principiul motorului în patru timpi a fost brevetat de Beau de Rochas, unui alt precursor, Fernand Forest, i se datorează planurile motoarelor indicând drumul unei technice generale care este încă cea întrebuințată acum.

Tot un francez, Amedée Bollée a realizat în domeniul automobilului o operă comparabilă cu cea a lui Fernand Forest. Dupăce a inventat direcția pe pivoți, a construit o trăsură cu aburi numită „l'Obeissante" care și-a făcut apariția la Paris, către sfârșitul anului 1875. La expoziția universală din 1878 „La Mancelle" care a parcurs distanța Paris—Viena a cunoscut succesul meritat. Seria trăsurilor cu aburi ale lui Amedée Bollée este continuată de „Marie-Anne", care cântărea 20 tone și a acoperit distanța Mans—Aix en Ariege (763 km.), în 74 ore și apoi, în 1880, „La Nouvelle" care atingea 45 km. pe oră.

O ASOCIAȚIE IDEALĂ

A venit apoi rândul marchizului de Dion să aducă o prețioasă contribuție la progresul automobilului. Asociindu-se cu un om a cărui ingeniozitate mecanică o remarcase, M. Bouton a construit, la început, trăsuri cu aburi. Dar, în 1893, de Dion și Bouton montară un motor cu benzină pe un triciclu. La aceiași epocă, Panhard și Levassor construiau, la rându-le, trăsuri înarmate cu motoare cu explozie.

Perioada eroică era trecută. Acum încep construcțiile intense care au dus la automobilul luxos și confortabil de astăzi.

Ce va mai aduce viitorul rămâne de văzut. Totuși nu credem ca geniul uman să se fi oprit aci și toate modificările vor urma să se reducă număi la chestiuni de linie, confort și lux. Primează tendința de eftenire a automobilului și cum automobilul de astăzi este — păstrând proporțiile — de patru ori mai eftin ca cel dinainte de război, avem tot dreptul să sperăm într'o apreciabilă scădere a prețurilor.

Și aceasta nu ar însemna unul dintre cele mai mici progrese.

1) 1878. — Automobil cu aburi Amédée Bollée-tatăl, motor 15/30 C. P., 2 cilindri. 2) 1885.—Trăsura cu aburi De Dion Bouton. 3) 1889.—Automobil cu aburi Serpollet. A participat la cursa Bordeaux-Paris în 1895. 4) 1891. — Panhard et Levassor 2 și 1/2 C. P., 2 cilindri în V. 5) 1892. — Panhard et Levassor, aceiași capacitate, cu trei viteze. 6) 1895. — Prima trăsură Léon Bollée cu motor orizontal de 3 C. P., 3 viteze, 299 kg. Direcția prin volan, transmisiuni de piele, schimbător de viteze prin levier articulat, servind în acelaș timp și la debreiat și la frânat. 7) 1895. — Peugeot (phaeton), montat de Paul Koechlin. A câștigat, în acelaș an, cursa Paris-Bordeaux-Paris. 8) 1896. — Cabriolet Panhard et Levassor, motor Phoenix 8 C. P., transmisiune pe lanț. 9) 1896. — Omnibuz cu aburi De Dion Bouton, motor Compound 35 C. P., transmisiuni prin cardan. 10) 1897.— Panhard et Levassor, motor Phoenix, 2 P., un cilindru.

11) 1897. — Panhard et Levassor. 12) 1897. Delahaye (phaeton-cab), motor orizontal plasat înapoi, 8 C. P., 2 cilindri, aprindere electrică, radiator cu aripioare. Transmisiunea prin curea și lanț. 13) 1897. — Berliet, 8 C. P., 2 cilindri orizontali plasați în spate, răcirea cu apă. 14) 1897. — Delahaye, motor orizontal plasat înapoi, 6 C. P., 2 cilindri, aprindere electrică, radiator cu aripioare plasat înainte. 15) 1898. — Primul automobil Renault, motor De Dion Bouton, 1 și 3/4 C. P., aprindere electrică, transmisiune pe cardan. 16) 1898. — Gobron-Brillié, 8 C. P., 2 cilindri opuși, 4 pistoane, transmisiunea pe lanț. 17) 1899. — Trăsura Vallée, numită „Pantoful", motor 16/24 C. P., 4 cilindri, fără schimbător de viteze. Caroseria de aluminium. 18) 1900. — Berliet, 5 C. P., 2 cilindri orizontali, dublă aprindere, 3 viteze în priză directă. 19) 1900. — Mică „conducere interioară" Renault, transmisiune pe cardan. 20) 1901. — Renault, 8 C. P., model „Paris-Berlin".